



Landeshauptstadt Mainz
Katrin Eder
Dezernentin für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
17/7499
VORLAGE

- zu Drucksache 17/13130 -

Die Novellierung des Nahverkehrsgesetzes im Spannungsfeld der regionalen Ansprüche und Erwartungen

Der Verkehr und hier insbesondere der motorisierte Individualverkehr stellen die Städte aber auch die ländlichen Regionen, in denen Pendeln zum Arbeitsplatz an der Tagesordnung ist, vor große Herausforderungen:

Für die Erreichung der Klimaziele spielt der Verkehr eine zentrale Rolle. Hier ist es in den vergangenen Jahren nicht gelungen, den CO₂-Ausstoß zu senken. Zudem haben insbesondere die Städte und hier exemplarisch natürlich die Landeshauptstadt Mainz sich damit auseinanderzusetzen, dass europäische Grenzwerte im Bereich der Luftreinhaltung etwa zur Stickoxidbelastung einzuhalten sind. Tagtäglich pendeln Tausende mit dem PKW, dessen Besatz im Durchschnitt bei 1,2 Personen liegt, in die Ballungsräume, die Staus und die damit verbundenen Probleme verkraften müssen.

Alle diese Herausforderungen sind nur mit einem starken ÖPNV zu lösen, der das Rückgrat einer Verkehrswende bilden muss.

Es ist daher ausdrücklich zu begrüßen, dass die Landesregierung mit einem neuen Landesnahverkehrsgesetz diesen Weg neu gestalten will. Die bisherige Fassung, die nunmehr seit rund 25 Jahren in Kraft ist, wird in vielen Belangen den aktuellen Ansprüchen nicht mehr gerecht.

Mit diesem Gesetz gilt es die oben beschriebenen Herausforderungen zu meistern und dabei die Vielgestaltigkeit des Landes Rheinland-Pfalz mit unterschiedlichen Bedürfnissen von Ländlichem Raum, dichter besiedelten Ballungsräumen sowie Hochschul- und Großstädten gerecht zu werden.

Fakt ist, dass in den kommenden Jahren in Rheinland-Pfalz vom Land und den Kommunen mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen, um den Anforderungen eines stärkeren Angebots im ÖPNV aber auch den Debatten über die Tarifgestaltung Rechnung zu tragen.

Folgende Aspekte des vorliegenden Gesetzesentwurfs können positiv herausgehoben werden:

- Das stärkere Engagement des Landes und das damit verbundene Signal der Landesregierung, mehr Verantwortung für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz übernehmen zu wollen
- Die Bedeutung des ÖPNV soll insgesamt gestärkt werden, indem er als Pflichtaufgabe definiert wird.

- Durch die Ergänzung des §1 (4) wird die Bedeutung des ÖPNV für die Erreichung klimapolitischer Ziele (Verkehrswende, Klimaschutz, Luftreinhaltung) hervorgehoben
- Zukunftsthemen wie Radsharing werden im Sinne der Intermodalität neu aufgenommen
- Es wird ein Einstieg in die Straßenbahnförderung geplant.
- Der (Re)kommunalisierung des ÖPNV wird Rechnung getragen durch die Berücksichtigung des Instruments „Öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ und somit auch die hinreichend eindeutige Handhabung von Direktvergaben bzw. Inhousevergaben in § 10 (1).
- Es sollen Zugangsbarrieren abgebaut und der ÖPNV sowohl durch das Bestehenbleiben von Übergangstarifen über Bundesländer-/Nachbarländergrenzen hinweg als auch durch die Harmonisierung der Beförderungsbedingungen (Ergänzung des Satzes 4 unter §4 (5) sowie Satz 5 unter §1 (8)) attraktiv gestaltet werden.

Aber bei folgenden Punkten greift der Gesetzentwurf zu kurz bzw. besteht noch Klärungsbedarf:

ÖPNV als Pflichtaufgabe

Die Aufwertung des ÖPNV zur Pflichtaufgabe ist sehr begrüßenswert, jedoch ist noch nicht klar, wie sich die Einschränkung „im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit“ konkret auswirkt.

- Müssen Kommunen mit hohen Altschulden Ausgaben durch Einsparungen an anderer Stelle kompensieren?
- Welchen „Spielraum“ gewährt die ADD, wenn der ÖPNV als Pflichtaufgabe definiert wurde, aber die finanziellen Rahmenbedingungen, die zur Erfüllung der Aufgabe benötigt werden bis zum Erlass des LNVP nicht vorhanden sind? Und wie reagiert z.B. die Aufsichtsbehörde, wenn zum Zweck der Entlastung des Verkehrsunternehmens auf eine Konzessionsabgabe verzichtet werden soll? Genehmigt die Aufsichtsbehörde HH-Mittel ohne den aktuell notwendigen Nachweis der Kriterienerfüllung (Unabweisbarkeit, Förderquote etc.)?
- Wie reagiert die Aufsichtsbehörde, wenn ein Aufgabenträger ÖPNV über den im Landesnahverkehrsplan definierten Standard hinausgeht?

Landesnahverkehrsplan

Berücksichtigung der regionalen Unterschiede bei der Definition der Standards und der Verteilung der Mittel – Gestaltung des Zeitraums bis zum Beschluss des Landesnahverkehrsplans (finanziell und strukturell)

Grundlage für den ÖPNV und die Definition der Standards und darauf basierend der Verteilung der Mittel soll der Landesnahverkehr sein. Dieser soll in den kommenden Jahren unter Beteiligung aller relevanten gesellschaftlichen Akteure im Nahverkehr

erstellt werden. Die Erstellung dessen ist zu begrüßen. Allerdings müssen unbedingt Übergangsregelungen bis zu dessen Inkrafttreten gefunden werden.

Neben diesen allgemeinen Aspekten werfen der derzeitige Stand des Gesetzesentwurfs und die absehbaren Instrumente der Ausgestaltung weitere Fragen auf, die im anstehenden Diskussionsprozess zu berücksichtigen sind. Im Zentrum steht hierbei, dass sich die Erwartungen an die künftige Nahverkehrsgestaltung regional sehr unterschiedlich darstellen. Die Bandbreite erstreckt sich von den großen kreisfreien Städten mit eigenen Verkehrsunternehmen im steuerlichen Querverbund bis hin zu ländlich geprägten Regionen, bei denen der lokale ÖPNV von den Angeboten der Schülerbeförderung gestützt wird. Ebenso stellt sich die finanzielle Ausstattung der Gebietskörperschaften sehr unterschiedlich dar.

Bei der Erstellung des Landesnahverkehrsplans wird es eine große Herausforderung sein, quer über die höchst unterschiedlichen ÖPNV-Strukturen transparente und vergleichbare Bewertungskriterien zu erstellen. Dies gilt insbesondere bei der Definition von Mindeststandards im Ländlichen Raum, in dicht besiedelteren Ballungsräumen sowie in Städten.

Hier ist es sinnvoll, je nach Art der Region unterschiedliche Vorgaben anzusetzen, damit der vergleichsweise hohe Standard in Städten und Ballungsräumen nicht absinkt, gleichzeitig ländlich geprägte Gemeinden aber nicht überfordert werden.

Auch bei der Mittelbereitstellung gilt es, die unterschiedlichen Ausgangssituationen zu berücksichtigen. Städte und Regionen mit bereits gutem ÖPNV und hoher Eigenwirtschaftlichkeit (u.a. auch durch den steuerlichen Querverbund) dürfen bei der Mittelverteilung nicht benachteiligt werden. Es muss berücksichtigt werden, dass auch in den Städten und verdichteten Regionen Investitionen einen hohen Wirkungsgrad haben (Nachfrageorientierung \leftrightarrow Angebotsorientierung).

Finanzierung

Es ist geplant, dass alle Töpfe, aus denen Mittel in den Nahverkehr fließen, künftig zusammengeführt werden und über die Zweckverbände an die Aufgabenträger fließen sollen. Darüber hinaus sollen noch weitere Förderungen möglich sein. Insgesamt bleiben die Aussagen zur Finanzierung vage. Es ist zu betonen, dass im System ÖPNV über das bisherige Maß hinaus Mittel benötigt werden, etwa für eine dringend notwendige Fahrzeugförderung mit innovativen Antrieben. Die stärkere Rolle des Landes, die sich in der neuen Struktur widerspiegelt, muss auch finanziell mit eigenen Landesmitteln untermauert werden. Die Regionalisierungsmittel müssen vollständig dem Nahverkehrsangebot und den Investitionen vorbehalten sein. Zudem stellt sich die Frage, ob eine Neuverteilung vorgesehen ist und wer von der Anfang 2020 seitens des Bundes beschlossenen Aufstockung profitiert.

Organisation des ÖPNV

Leider bleibt die sehr komplexe Organisationsstruktur mit zahlreichen Schnittstellen und mit höherem Abstimmungsaufwand in der bekannten Form bestehen. In alle Entscheidungen müssen die Gebietskörperschaften mit starkem Gewicht einbezogen werden, sowohl in den Gremien als auch bei der Erstellung des Landesnahverkehrsplans. Auch hierbei müssen sich die starken regionalen Unterschiede des ÖPNV in RLP widerspiegeln.

Bei den Zweckverbänden muss sichergestellt werden, dass einzelne Regionen nicht durch andere überstimmt werden können. Es stellt sich die Frage, warum nur der EW-Schlüssel bei der Festlegung zur Gewichtung der Stimmen im künftigen Zweckverband zugrunde gelegt wird, nicht aber (auch) das aktuelle ÖPNV-Fahrgastaufkommen der jeweiligen Gebietskörperschaft/des jeweiligen Aufgabenträgers.

Das zu gründende „Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan“ muss in der Definition seiner Aufgaben so gebildet werden, dass es die Aufgabenträger unterstützt und berät aber nicht in die starke Stellung der Aufgabenträger eingreift.

Fazit

Die geplante Novellierung des Nahverkehrsgesetzes ist begrüßenswert und kann bei Klärung und Konkretisierung der oben genannten Aspekte ein gutes Fundament für eine Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz bilden.

Es kann aber nur ein erster Schritt sein hin zu einem Nahverkehr in Rheinland-Pfalz, der in vielen Regionen künftig eine ernstzunehmende Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen kann.

Nur mit dem Landesnahverkehrsplan ist das neue Nahverkehrsgesetz handlungsfähig, so dass die Erstellung so schnell wie möglich erfolgen muss. Bis zu seinem Inkrafttreten müssen unbedingt Regelungen für die Übergangszeit für Klarheit vor Ort sorgen.

Die neue verantwortungsvolle Rolle des Landes muss dadurch untermauert werden, dass stärkere Kompetenzen in den Zweckverbänden und durch das Kompetenzzentrum mit einem stärkeren eigenen finanziellen Engagement des Landes einhergehen. Zudem muss diese Möglichkeit auch den Kommunen eröffnet werden, also der ÖPNV perspektivisch zu einer echten Pflichtaufgabe werden.